SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 37 (117)

5 – 14 września 1948



Święto Lotnictwa

ŚWIĘTO LOTNICTWA POLSKIEGO

BŁĘKITNY ARTYKUŁ

Spójrz w niebo. Na bladobłękitnej kopule białe, miękkie, wypukłe cumulusy. Płaskie u spodu, kłębią się wielkimi kopułami ku górze, rosną w potężne, dziwaczne baszty, wieżyce i turnie. Prześwieca przez nie słońce złocąc i rozświetlając ich brzegi...

Widzę w myślach jak w tej chwili starzy czytelnicy SiM-u marszczą brwi i zagłębiają się we wspomnienia. To przecież ten sam tytuł, te same słowa, które czytaliśmy rok temu w numerze na Święto Lotnictwa!

Tak, macie rację. Słowa początku artykułu i jego tytuł są te same. Nie zmieniły się przecież serca zakochane w lotnictwie i nie zmieniło się nasze polskie niebo. Tylko data na okładce jest inna, starzy czytelnicy są o klasę wyżej i wielu, wielu mamy nowych, młodych Simkarzy.

Czy jednak na prawdę niebo się nie zmieniło? Dla zwykłego śmiertelnika, który rzadko podnosi głowę do góry, jest ono takie same, ale my mamy młode, bystre oczy i umiemy patrzeć. Na niebie jest więcej sylwetek niż w zeszłym roku. To już nie „Szpak-2" a seryjne „Szpaki", nie „Żak", a „Żaki", to nie jedyny „Sęp" — „tatuś" a cała rodzina „Sępów", to nie kilka a kilkanaście polskich „Salamander"! Ale zmiana jest nie tylko ilościowa. Polskiemu niebu przybyła zgrabna, szybka sylwetka szkolno-akrobacyjnego „Junaka", szkolnego „ABC" i zgrabnej treningówki „Muchy". W naszych oczach rośnie w coraz szybszym tempie polskie lotnictwo.

Ale to nie samoloty i szybowce są najważniejsze. My wszyscy dobrze wiemy, że nie maszyny a ludzie tworzą lotnictwo. Wiemy, że naszym największym skarbem jest człowiek. I znowu uważnie spójrz w niebo. Spojrzyj na tych, do których chcesz być podobny, którzy jutro będą Ci bliżsi niż rodzina — na Twych starszych kolegów.

Te same Jaki, Iły i Peszki, które podziwiałeś w zeszłym roku, dziś latają jeszcze śmielej, jeszcze lepiej i śmiglej. Ludzie wrastają w maszyny. Z każdym rokiem figury wpisywane w błękit stają się szybsze, bardziej ostre, a lot zyskuje mądrość, jaka cechuje pilotów wysokiej klasy.

Wiem, że chcesz być jednym z nich, że marzysz o tysiąckonnym Jaku, pancernym Ile, czy podobnej jastrzębiom Peszce. To się nie zmieniło od zeszłego roku i nie zmieni się nigdy. Zmienia się jedynie to, że, nim po raz pierwszy założysz stalowy mundur, nasze maszyny bojowe będą latać szybciej, wyżej i dalej. Zmieniła się także droga, która Cię dzieli od celu. Cel stał się bliższy nie tylko dla Ciebie, stary Simkarzu, bo masz już dwie czy trzy mewki w klapie, ale także dla Ciebie, młody nasz Czytelniku, który zamierzasz dopiero wejść do skrzydlatej rodziny. Droga do lotnictwa stała się prosta i jasna. Stworzyła ją Powszechna Organizacja „Służba Polsce".

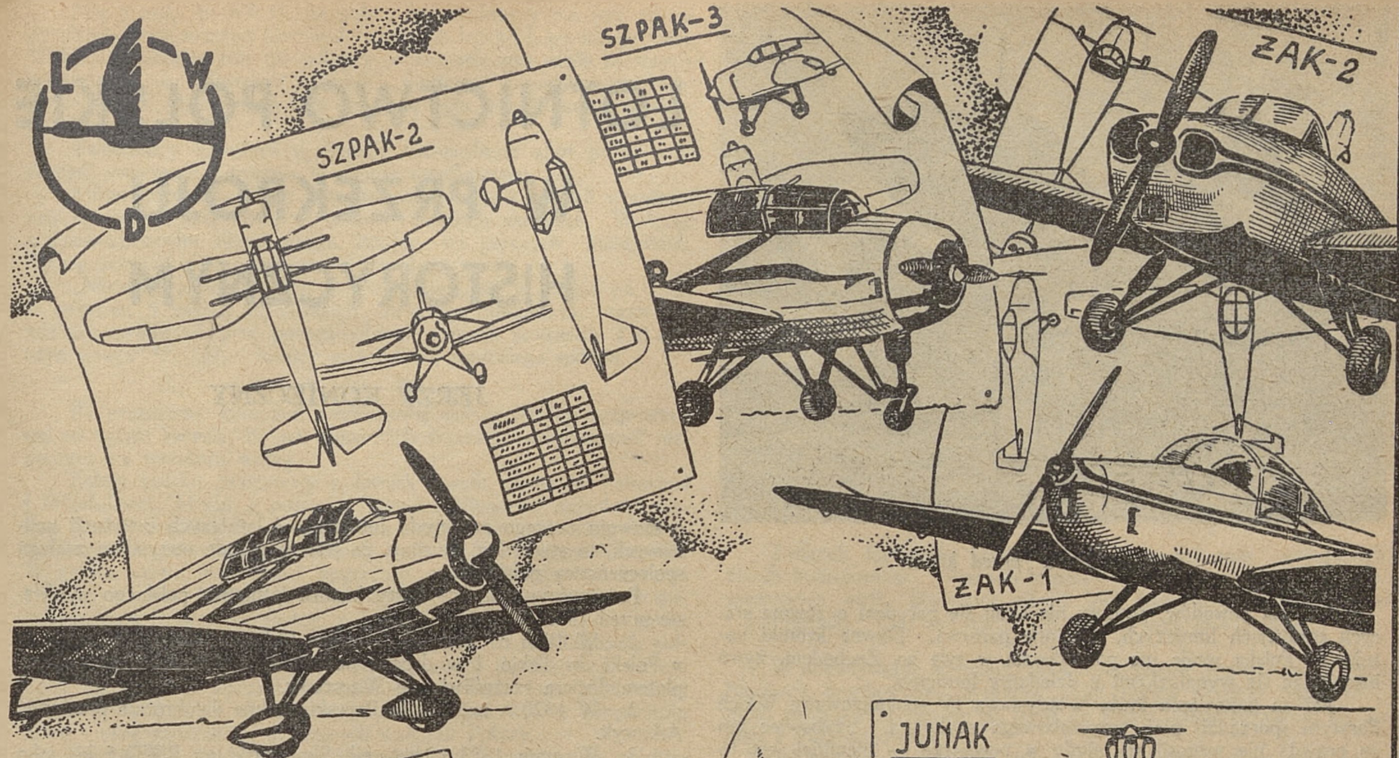
Nie będę tu już powtarzał wszystkich technicznych szczegółów. SiM pisał o nich wiele razy i pisze stale. Najważniejszy, najbardziej radosny jest fakt, że droga do lotnictwa stoi już dla wszystkich otworem. Nie przeszkodzi Ci to, że ojciec jest robotnikiem, że mieszkasz na dalekiej wsi, że nie mógłbyś zapłacić za szkolenie—te trudności zostały usunięte.

Jedyna trudność leży w samym Tobie.

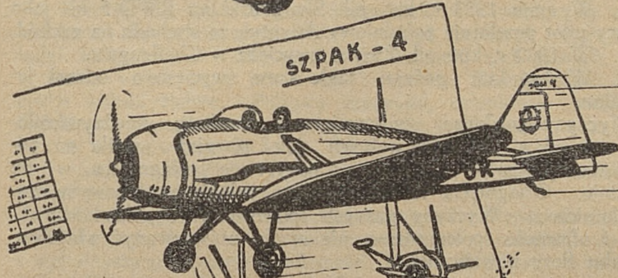
Jedyne pytanie, jakie sam musisz sobie postawić, to—czy zasłużyłeś na miano lotnika. Czy Twoja praca społeczna, wyrobienie obywatelskie, wiadomości teoretyczne i zdrowie kwalifikują Cię do latania. Zapytasz może, dlaczego piszę o tym w dniu Święta Lotnictwa, na pierwszej stronie, w wierszach „błękitnego artykułu"? Stwierdziliśmy razem, że nasze lotnictwo idzie szybko naprzód. Wiesz, że ustrój polityczny naszego państwa, ustrój demokracji ludowej stwarza wyjątkowe warunki rozwojowe dla lotnictwa. Powiedzieliśmy już sobie, że najważniejsza sprawa to człowiek polskiego lotnictwa. A tym człowiekiem nie jest nikt inny — tylko Ty.

Dziś, w dniu Święta Lotnictwa mocniej bije Ci serce. Patrzysz w zachwycie na samoloty przecinające błękit nieba. Wiem, że po przyjściu do domu usiądziesz nad rozłożonymi stronicami pisma, które jest Twym przyjacielem i kolegą. Jako przyjaciel i kolega przypominam Ci to, o czym już nie raz mówiliśmy: do lotnictwa Polski Ludowej, do lotnictwa wyrosłego w ogniu walk nad Wisłą, Odrą i Berlinem wiedzie tylko jedna droga — przez sumienną pracę nad sobą, przez walkę w szeregach Związku Młodzieży Polskiej o lepsze jutro naszej Ojczyzny.

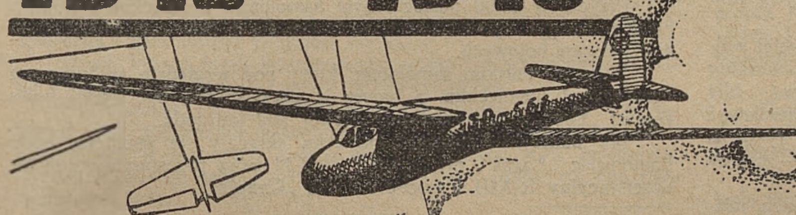
(prz)



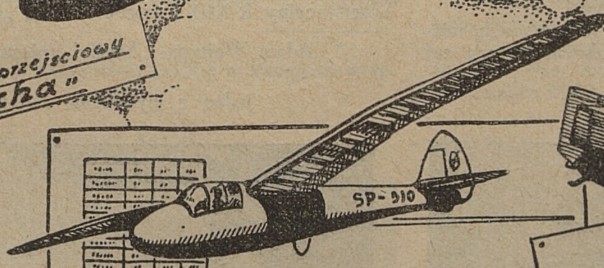
JUNAK

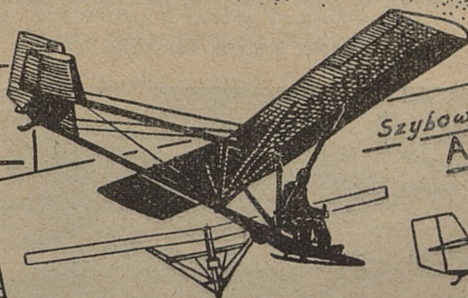


1945 - 1948



Szybowiec przejściowy „Mucha"











Szybowiec wyczy
„Sęp"

FPawłowicz



Załoga „Peszki" przed lotem

LOTNICTWO POLSKIE W PRZEKROJU HISTORYCZNYM

JERZY KONIECZNY

Nie ma powodów, abyśmy nie czuli się narodem o równie starych tradycjach lotniczych, jak inne państwa. Dawne kroniki notują, że Polska wcale nie pozostawała w tyle za Zachodem, żywo interesując się wynalazkami z dziedziny lotnictwa.

Już za panowania króla Władysława IV spolonizowany Włoch Boratyni sporządził plan trzyosobowego szybowca. Szybowiec ten co prawda nie wznosił się nigdy w powietrze — niemniej jest to pierwszy konkretny fakt w dziejach naszego lotnictwa. Drugim takim faktem są (za czasów Stanisława Augusta) pierwsze próby polskich konstruktorów balonów — Gidelskiego i Jana Śniadeckiego.

Ale pierwszym Polakiem, któremu udało się naprawdę wznieść w powietrze, był Jan Potocki.

Współcześnie z lotami Otto Lilienthala wykonywał swe pionierskie loty szybowcowe Czesław Tański.

W okresie przed pierwszą wojną światową notujemy już nazwiska pierwszych polskich pilotów, a nawet pierwsze polskie rekordy. Pierwszym pilotem polskim był Tadeusz Heyne.

Jak wiadomo, w czasie I wojny światowej nie było żadnych działań lotnictwa polskiego, ponieważ trzej zaborcy nie chcieli dopuścić do powstania polskich formacji lotniczych.

Dopiero od listopada 1918 roku faktycznie zaczyna istnieć lotnictwo polskie. W 1919 roku przybywa do kraju polska eskadra lotnicza, sformowana na Kubaniu, przy dywizji generała Żeligowskiego. Wkrótce po niej, wraz z armią Hallera, wchodzi w skład wojska polskiego jeszcze pięć eskadr, skompletowanych we Francji.

* * *

Okres między dwiema wojnami był dla polskiego lotnictwa wojskowego trudnym i ciężkim okresem rozwoju.

Od samego początku, aż prawie do chwili wybuchu drugiej wojny światowej, Ministerstwo Spraw Wojskowych i Sztab Generalny dawały wciąż dowody niezrozumienia roli i potrzeb lotnictwa. Nie inaczej wyglądała sytuacja w lotnictwie cywilnym, ponieważ nad rozwojem lotnictwa pracowali w Polsce przeważnie tylko ci ludzie, którym udawało się przełamywać bezwład władz — którzy umieli zaczynać bez pieniędzy, bez poparcia i opieki.

Jeżeli wspomnimy więc tu o zwycięstwach w zawodach międzynarodowych, o osiągnięciach na polu konstrukcyjnym, czy też o rozwoju naszego przemysłu lotniczego i lotniczych instytucji naukowych, to stwierdzić musimy, że jest to przede wszystkim zasługa społeczeństwa polskiego.

Przerzućmy pokrótce karty historii lotnictwa polskiego w okresie przed 1939 r.

1. W 1926 r. por. pil. Bolesław Orliński dokonuje przelotu z Polski do Tokio, i w drodze powrotnej z uszkodzonym dolnym płatem dociera szczęśliwie do Warszawy.
2. W 1929 r. mjr pil. Idzikowski, usiłuje dwukrotnie przelecieć Atlantyk.
3. W maju 1933 r. kpt. pil. Skarżyński na RWD-5 bis jako pierwszy pilot przelatuje południowy Atlantyk ze wschodu na zachód.
4. W 1932 r. kpt. pil. Żwirko zwycięża w Challenge'u.
5. W dwa lata później takie same zwycięstwo odnosi Jerzy Bajan.

Wyczyny polskiego szybownictwa, rezultaty międzynarodowych zawodów balonów wolnych jak również wyniki na polu konstrukcyjnym — oto piękne i pozytywne osiągnięcia w tej dziedzinie. Osiągnięcia te nie świadczą jednak o planowym rozwoju lotnictwa. Wyczyny naszych sportowców, wysiłki konstruktorów i ofiarność społeczeństwa nie mogły zrównoważyć właściwego braku floty powietrznej.

* * *

Tak więc w chwili wybuchu wojny lotnictwo polskie było do niej zupełnie nie przygotowane.

Jedynym pełnowartościowym elementem byli tylko lotnicy: piloci, obserwatorzy i mechanicy. „Głównym składnikiem przyczyny nieprzygotowania lotniczego była ignorancja zagadnień lotniczych, niedocenianie lotnictwa i niekompetencja polskich naczelnych władz wojskowych, którym lotnictwo podlegało" *.

Przeciwko 4 500 nowoczesnym samolotom niemieckim lotnictwo polskie mogło wystawić we wrześniu 1939 roku zaledwie około 400 maszyn bojowych.

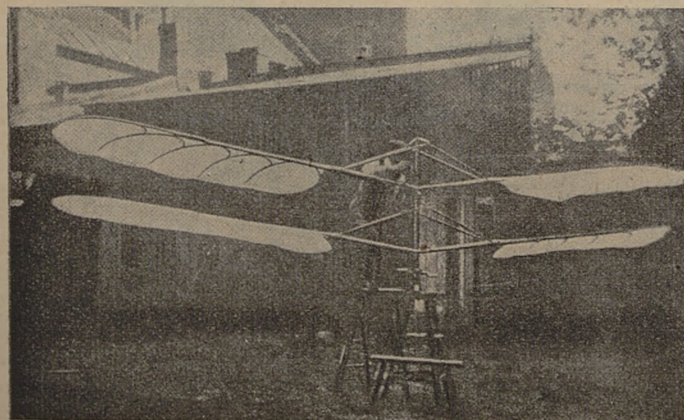
Jedynym polskim samolotem, który pod względem technicznym dorównywał niemieckim, a nawet je przewyższał, był średni bombowiec „Łoś" o szybkości przelotowej 360 km/godz.

Na uzbrojenie naszego lotnictwa składały się pozatem: lekki bombowiec „Karaś", myśliwiec P-7, P-11 oraz przestarzały samolot obserwacyjny R-XIII i trochę nowsza „Czapla".

---

* Adam Wojtyga: „Myśl Lotnicza" — Londyn.

Helikopter pomysłu Tańskiego (1907 r.)



Jeden z myśliwców Pułku „Warszawa"



Nie znaczy to jednak, że polscy konstruktorzy nie byli zdolni do zbudowania maszyn równie dobrych lub lepszych od niemieckich. W halach fabrycznych, nie pokryte — bez silników, stały prototypy myśliwców, jak: „Jastrząb", „Sokół" „Lampart" i nowoczesny bombowiec „Miś". Maszynom tym nie dane było jednak bronić polskiego nieba...

Zwolennicy kawalerii w Sztabie Generalnym zbyt późno zrozumieli znaczenie lotnictwa w wojnie współczesnej.

Mimo wszystko, udział naszego lotnictwa w kampanii wrześniowej stanowi piękną kartę w historii polskich skrzydeł. Walcząc z przeważającymi siłami wroga, latając na gorszych maszynach, Polacy potrafili zadać Niemcom poważne straty.

„Niewiele zapewne ludzi w Polsce wie, że w czasie od 1 do 9 września 5 eskadr myśliwskich Brygady Pościgowej, oraz dywizjony myśliwskie przy poszczególnych armiach zestrzeliły 170 maszyn wroga" **. Nasi lotnicy walczyli do ostatniego naboju...

* * *

Po przegranej kampanii wrześniowej polscy lotnicy rozproszyli się po całym świecie, by na wszystkich frontach kontynuować rozpoczętą we wrześniu walkę.

Załogi polskie startowały z lotnisk Anglii, Ameryki Północnej i Południowej, Afryki, a potem z Francji i Niemiec. Samoloty, mające oprócz angielskich znaków na skrzydłach niewielką, biało-czerwoną szachownicę na kadłubie, stały się postrachem Niemców. W czasie wojny, gdy Anglii zagrażały naloty bombowe, inwazja Hitlera, a potem latające bomby, najwyżsi dostojnicy angielscy niejednokrotnie podkreślali zasługi polskich lotników. Ale kiedy wojna się skończyła, Anglicy momentalnie zapomnieli co zawdzięczają polskim lotnikom. Ani jeden dywizjon nie wrócił do kraju na maszynach, na których walczył. Przeciwnie — Skarb Jego Królewskiej Mości potrącił sobie z zapasów polskiego złota koszty utrzymania załóg i cenę samolotów, na których walczyli Polacy...

Zresztą nie tylko Anglicy zapomnieli co zawdzięczają polskim lotnikom. Po zakończeniu wojny rozległ się krzyk tych samych ludzi, którzy we wrześniu uciekli do Rumunii, tych samych, którzy w czasie wojny knuli przeciwko Związkowi Radzieckiemu i przeciwko wolnej Polsce. Politycy sanacyjni, członkowie „rządu londyńskiego" poczęli kłamstwem, oszustwem i siłą przeszkadzać lotnikom w ich powrocie do kraju. Bohaterska walka naszych pilotów, obserwatorów, strzelców i mechaników na Zachodzie została roztrwoniona przez londyńskich polityków.

Mimo szykan ze strony „londyńczyków" najlepsi, trzeźwo i samodzielnie myślący ludzie polskiego lotnictwa powrócili do kraju i wykorzystując zdobyte wiadomości, budują dziś wraz z całym narodem Odrodzone Lotnictwo Polskie.

* * *

Odrodzone Lotnictwo Polskie rodowód swój wywodzi z pułku myśliwskiego „Warszawa" sformowanego w sierpniu 1943 roku w Grigoriewskoje pod Moskwą.

Nie łatwo bowiem było w zamęcie wojny odnaleźć właściwą drogę do wolności. Drogę tę odnalazł obóz polskiej demokracji w bezwzględnej walce z Niemcami, w przyjaźni ze Związkiem Radzieckim, w walce o szerokie, demokratyczne reformy polityczne, społeczne i gospodarcze przyszłej Polski.

Piloci, którzy latali jeszcze przed wojną — wyjechali z ZSRR do Anglii, na podstawie umowy polsko-radzieckiej.

Do lotnictwa naszego formowanego w Związku Radzieckim napłynął więc przeważnie materiał surowy. Szli do jego szeregów ci, dla których w sanacyjnej Polsce droga do latania była zamknięta. Trzeba było więc szkolić ich w trudnej sztuce walki, na nowoczesnym samolocie.

** Płk W. Żaczkiewicz: „Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej".



Omówienie wyników po wylądowaniu

Związek Radziecki oprócz samolotów dał nam najlepszych swych instruktorów. Naszych lotników szkolili zwycięzcy wielu powietrznych walk, pogromcy niemieckiej Luftwaffe znad Moskwy i Stalingradu. Oni też wiedli ich na pierwsze loty bojowe.

* * *

W międzyczasie w marcu 1944 roku zostaje sformowany 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków". W końcu sierpnia tegoż roku pułki zostają przerzucone na front do Polski, gdzie przyłącza się do nich 3 Pułk Szturmowy.

Od września 1944 roku całe nasze lotnictwo walczy nieustannie na odcinku warszawskim. W walkach o Warszawę nie brak czynów świadczących o bohaterstwie naszych lotników. Na tę zaszczytną nazwę zasłużył sobie całkowicie pułk myśliwski „Warszawa". Dowódcą młodych polskich myśliwców, spełniających trudne prace zwiadowców, był leningradczyk Oleg Matwiejew. W pracy bojowej, w bojowych lotach uczył on swoich młodych polskich przyjaciół trudnego kunsztu wojennego

* * *

Lotnictwo polskie stale wzrasta w sile. Otrzymuje nowy sprzęt bojowy. Pułk myśliwski „Warszawa", współdziałając z jednostkami Pierwszej Armii WP, posiada swój wielki i bohaterski wkład w dzieło zwycięstwa w walkach nad Bałtykiem, przy forsowaniu Odry i ataku na Berlin. Równie dobrze wywiązały się ze swych zadań bombowce i samoloty szturmowe, które swymi brawurowymi atakami wywoływały zachwyt i wdzięczność piechoty.

W berlińskiej operacji młode lotnictwo Polski Ludowej chlubnie zdało egzamin bojowy, wnosząc potężny wkład w dzieło zniszczenia hitlerowskich Niemiec.

Z tą pierwszą i jakże piękną kartą historii Odrodzonego Lotnictwa Polskiego na zawsze związane są nazwiska oficerów i żołnierzy I Pułku Lotniczego „Warszawa" i II Pułku Nocnych Bombowców „Kraków".

* * *

Wojna nauczyła nas wielu rzeczy. Dziś, stojąc na straży polskiego nieba lotnictwo nasze jest poważnym czynnikiem pokoju i odbudowy kraju.

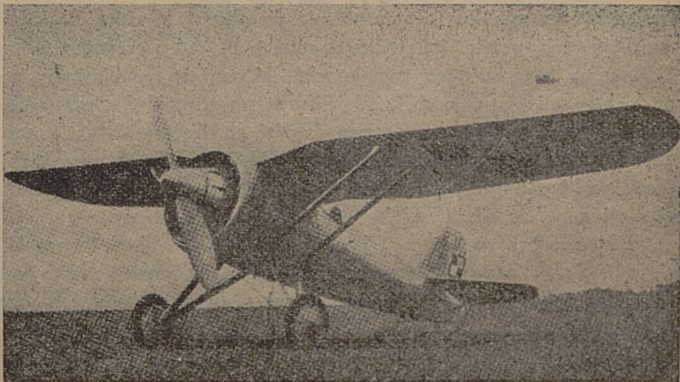
Wczorajsi bohaterowie stali się wychowawcami młodego pokolenia lotniczego.

Pracując nad odbudową lotnictwa, nad pogłębieniem przyjaźni ze Związkiem Radzieckim, z krajami demokracji ludowej, wiemy, że wrzesień 1939 roku nie powtórzy się n i g d y.

Samolot obserwacyjny R-XIII-D



Samolot myśliwski P-11





PIERWSZY LOT BOJOWY 111-ej

Poniżej zamieszczamy opowiadanie uczestnika walk z Luftwaffe we wrześniu 1939 r. Doskonale oddaje ono przeżycia lotników polskich z tego okresu: bezgraniczny zapał i ofiarność — a z drugiej strony beznadziejność walk na samolotach źle uzbrojonych, powolnych, nie dających możności nawet doścignięcia hitlerowskiego najeźdźcy.
(red.)

SIDOROWICZ GUSTAW, ppłk pil.

Były ostatnie dni sierpnia 1939 roku. Staliśmy na lotnisku polowym pod Warszawą. Wiedzieliśmy już na pewno, że będzie wojna — czekaliśmy na nią. Nastrój w eskadrze był doskonały. Piloci kończyli naukę rozpoznawania sylwetek niemieckich samolotów ze specjalnie w tym celu dostarczonych fotografii, na których były wyszczególnione: szybkość, pułap i uzbrojenie każdego typu. Mechanicy po raz nie wiem już który przeglądali szczegółowo silniki i płatowce, po to, by wszystko w „maszynie" było w porządku, aby pilot nie miał żadnej przykrej niespodzianki w powietrzu, gdy nadejdzie moment startu i walki powietrznej.

Piloci szczegółowo roztrząsali sposoby i kierunki ataków na samoloty niemieckie uwzględniając siłę ich ognia, szybkość i martwe pola obstrzału. Zdawaliśmy sobie sprawę, że samoloty myśliwskie szkopów są szybsze i lepiej uzbrojone od naszych, że ich jest więcej, ale nie zrażaliśmy się tym. Wierzyliśmy w lepsze wyszkolenie naszych pilotów, większą zwrotność naszych samolotów myśliwskich, naszego ducha zaczepnego i w brawurę naszych ataków. Mechanicy zazdrościli pilotom możności walki, ale i my i oni zdawaliśmy sobie doskonale sprawę, że praca na ziemi przy silniku, płatowcu i kaemach jest podstawą powodzenia w powietrzu.

Lotnisko nasze, jak już wspomniałem na wstępie, leżało na wschód od Warszawy, obok szosy prowadzącej z Rembertowa do Wołomina. Był to płaski, bardzo rozległy teren, doskonale nadający się do startu i lądowania i mający świetne podejścia ze wszystkich kierunków. Ale był to teren niezadrzewiony — a zatem pozbawiony naturalnego maskowania, mogącego chronić samoloty i tabor samochodowy przed obserwacją z powietrza. Trzeba go było sztucznie zadrzewić. W tym celu ścięliśmy w pobliskich lasach około 5 000 sztuk młodych sosenek i zrobiliśmy z nich na terenie całego lotniska sztuczne zagajniki. W każdym takim zagajniku znalazł schronienie jeden klucz myśliwski, mający przed sobą wolne miejsce do startu. Próbna obserwacja z powietrza stwierdziła, żeśmy się dobrze zamaskowali, a to już było „połową szczęścia na ziemi". Nie groziło nam rozpoznanie niemieckie, a tym samym bombardowanie, które o tyle było groźne, że poza dwoma cekaemami przeciwlotniczymi nie mieliśmy absolutnie nic do obrony lotniska.

Dnia 1 września, jak i dni poprzednich, od wczesnego świtu byliśmy na lotnisku przy samolotach. Ubrani w kombinezony ze spadochronami na plecach, siedzieliśmy przypasani w maszynach. Silniki były zagrzane, samoloty w każdej chwili gotowe do startu. Byliśmy w alarmie bojowym. Obok samolotów stali mechanicy z zapasowymi butlami sprężonego powietrza, by każdej chwili pomóc pilotowi zapuścić silnik, gdyby coś tam nie „klapowało".

Dzień wstał pochmurny, bezwietrzny. Komunikat meteorologiczny, który przyniósł goniec, mówił o podstawie chmur od 2 000 do 5 000 metrów z ewentualnymi wolnymi lukami. Słońce jeszcze nie wzeszło, gdy łącznik z dowództwa przywiózł na motocyklu wiadomość, że woiska niemieckie przekroczyły naszą granicę.

A więc wojna? Serca zabiły nam żywiej — nareszcie coś konkretnego, sytuacja jasna. Skończyło się męczące oczekiwanie, nie ma już teraz żadnych „albo", żadnych „ale", żadnych „gdyby", została tylko walka — walka na śmierć i życie.

Znając kolosalną liczbową przewagę lotnictwa niemieckiego, większą szybkość ich samolotów, lepsze uzbrojenie, wszyscy piloci eskadry, od dowódcy do 19-letniego kaprala, wiedzieliśmy, że zmuszeni jesteśmy do nierównej walki, że nie dano nam sprzętu takiego jaki mieć powinniśmy. Wiedzieliśmy równocześnie, że trzeba walczyć i będziemy walczyć.

Ale wracajmy do tematu. Huk wystrzału, syk i rozprysk czerwonej rakiety, to sygnał do startu, do walki.

Była godzina siódma rano. Zawarczały silniki, rozkołysały się sztuczne zagajniki i samoloty pojedynczo lub kluczami zaczęły wychodzić w powietrze. Kierowani przez radio lecieliśmy w kierunku Legionowa. Nabierając szybko wysokości doszliśmy do 3 000 metrów nie widząc wciąż nikogo. Pod nami słała się przerywana warstwa chmur, nad nami mieliśmy to samo. Sytuacja była dla nas o tyle niekorzystna, że mogliśmy przegapić nieprzyjaciela. Mógł on przejść pod nami albo nad nami. Leciałem ze swoim kluczem na czele eskadry. W pewnej chwili mignęła mi w górnej warstwie skłębionych chmur sylwetka niemieckiego bombowca — Heinkla 111. Natychmiast nadałem przez radio rozkaz memu zastępcy Wojtkowi Januszewiczowi, by ze swoim kluczem spatrolował rejon nad chmurami. Równocześnie zameldowałem o tym dowódcy dywizjonu, który leciał ze 112 eskadrą o 600 m niżej.

Po nadaniu rozkazu i meldunku przełączyłem radio na odbiór. W dwie minuty później wyraźnie usłyszałem w słuchawkach serię kaemów. A więc Wojtek do kogoś kropi! Za chwilę jego ustny meldunek: „natknąłem się na pojedynczego Heinkla, ostrzelałem go przez moment, skrył się w chmurach".

Po chwili Wojtek z kluczem dołączył się do eskadry i w tymże momencie spostrzegliśmy o jakieś dwa i pół kilometra przed nami ławę nieprzyjacielskich samolotów lecących w naszym kierunku. Była to wyprawa bombowa Heinkli 111 idąca na Warszawę. Szli w szyku bojowym, było ich przeszło 40.

Pierwszy atak przeprowadziliśmy z przodu z góry. Zaskoczeni Niemcy zrzucili bomby na pola i wdali się z nami w walkę. Za chwilę szyk ich był rozbity, potworzyły się w powietrzu pojedyncze spotkania i walki. W ten sposób rozpoczęła się pierwsza walka powietrzna naszej 111 eskadry myśliwskiej.

Trudno mi w tej chwili opisać walki poszczególnych pilotów, chociaż znam je z opowiadań. Postaram się nakreślić za to walkę mego klucza, a raczej tylko dwóch samolotów mego klucza, gdyż trzeci walczył osobno.

Po zauważeniu nieprzyjacielskiej wyprawy, mój prawoskrzydłowy, podporucznik Pawlusiński, o przezwisku „Paluch" (nazywany tak z powodu nazwiska i niskiego wzrostu) w czasie pierwszego ataku od razu wysunął się przede mnie. Stało się to dzięki lżejszej

maszynie (miał dwa kaemy, ja miałem radio i cztery kaemy). Powoli począł dochodzić do ogona zmykającego Heinkla. Tylny strzelec bombowca, nie żałując amunicji, grzał pociskami zapalającymi — zostawiającymi w powietrzu charakterystyczne białe smugi.

„Paluch" nie strzelał, ale z zimną krwią, nie zważając na ciągły ogień Heinkla, coraz bardziej zbliżał się do niego. Odległość między mną a samolotem podporucznika stale wzrastała i w tę lukę wpakował się z góry drugi Heinkel. Począł dochodzić do ogona „pezetelki" Pawlusińskiego chcąc widocznie przyjść z pomocą pierwszemu Heinklowi. Powstała dziwna sytuacja: Heinkel, za nim „Paluch", następnie drugi Heinkel, a za nim ja. Dla Pawlusińskiego był to bardzo niebezpieczny moment, bo za chwilę mógł być wzięty w dwa ognie.

„Dusiłem" moją maszynę ile tylko mogłem, by dojść do mego Heinkla i z odległości około 400 metrów począłem ładować w niego krótkie serie. W pewnej chwili bombowiec widocznie dostał, bo ześlizgnął się w prawo i w dół.

A „Paluch" wciąż jeszcze nie strzelał! Odległość jego od Niemca wynosiła około 250 metrów i strzelec z tylnej wieżyczki Heinkla bez przerwy siał krótkimi seriami. Widocznie jednak strzelał niecelnie, bo Pawlusiński podchodził coraz to bliżej. Wreszcie dokładnie wziął na celownik Heinkla, jeszcze poczekał, nareszcie nacisnął spust i karabiny zagrały jedną długą serią. Bombowiec mocno zadymił i zwalił się w korkociągu.

Ale i „Paluch" dostał, bo jego samolot począł bezwładnie opadać. Byłem przekonany, że zginął, bo nie widziałem, by skakał z maszyny. Za chwilę przestałem go w ogóle widzieć. Pochłonęły go chmury niższej warstwy.

W kilka godzin po powrocie na lotnisko, dowiedziałem się, że Pawlusiński wylądował przymusowo koło Kobyłki, jest ranny i został odwieziony do szpitala w Warszawie. Gdy w parę dni potem spotkałem się z nim w szpitalu, opowiedział mi dlaczego jego samolot tak bezwładnie szedł do ziemi. Otóż oddając celną serię do swego Niemca, sam równocześnie dostał z działka. Pociski rozbiły mu zbiornik z oliwą i odłamkami poraniły prawą rękę. Na przestrzeni od dłoni do łokcia miał kilkanaście odłamków, które lekarz wydłubywał jak rodzynki z ciasta.

Po ranieniu zamroczyło go, przestał panować nad maszyną. Gdy oprzytomniał opanował go strach, bo stwierdził, że nic nie widzi i jest ślepy. Jak teraz wyląduje? Myśli z błyskawiczną szybkością przelatywały mu przez mózg, jedna od drugiej czarniejsza, okropniejsza! Instynkt życia kazał mu skakać, ratować się spadochronem, ale błysnęło mu w głowie krótkie pytanie: „po co?" Jest ślepy, więc lepiej zginąć! Bezwiednym ruchem lewej ręki przesunął dłonią po oczach, jakby żegnając je na zawsze, wyczuł okulary i — o dziwo — zaczął widzieć! Źle, ale widzieć! Szalony skok od rozpaczy do szczęścia — teraz chciał żyć! Jednym skoordynowanym ruchem ręki i nóg wyrównał maszynę i postanowił próbować lądować. Okazało się, że oliwa z rozbitego zbiornika zalała mu szkła okularów, stąd ta chwilowa ślepota. Miał duży upływ krwi, czuł że słabnie, więc nie ryzykował powrotu na lotnisko, a wylądował na jakimś gładkim polu pod Kobyłką.

Atak niemieckich bombowców na Warszawę tego dnia został odparty . Zrzuciwszy bomby bezładnie na pola Niemcy w rozsypce uciekli — tracąc pięć samolotów przy stracie dwóch polskich.

* * *

Niestety, tak pięknie rozpoczęta walka 111 eskadry, nie trwała długo. W następnych spotkaniach poczęliśmy tracić jedną po drugiej maszyny i ludzi. Niemcy byli szybsi, lepiej uzbrojeni i mieli przygniatającą przewagę liczebną. Brak nam było części zapasowych, maszyn, benzyny, a sprzeczne i bezsensowne rozkazy dowództwa uczyniły i tak już trudną naszą sytuację — beznadziejną. Wiadomości o mających przybyć angielskich myśliwcach okazały się kłamstwem. Antynarodowa polityka sanacji przyniosła owoce — po kilkunastu dniach opór nasz został złamany i rozpoczęła się tułaczka...

PROGRAM ŚWIĘTA LOTNICTWA

W DNIU 5 WRZEŚNIA BR. W WARSZAWIE NA LOTNISKU OKĘCIE

I. Godz. 13.00 — promocja podchorążych Wojsk Lotniczych.

II. Godz. 15.05 — pokazy lotnicze.

1) defilada powietrzna,

2) modelarstwo: pokazy osiągnięć modelarstwa lotniczego,

3) szybownictwo: loty i akrobacje szybowców najnowszej polskiej produkcji,

4) lotnictwo sportowe: pokazy samolotów używanych w lotnictwie sportowym, loty grupowe, wyścig samolotów polskiej produkcji,

5) lotnictwo wojskowe: przelot samolotów z flagami, akrobacje indywidualne i zbiorowe samolotów treningowych i bojowych, imitacja walki powietrznej, pokaz działalności bojowej samolotów szturmowych z towarzyszeniem samolotów myśliwskich, loty nurkowe samolotów i desant spadochronowy.

III. Godz. 17.50 — występy zespołu artystycznego Domu Wojska Polskiego.

IV. Zabawa ludowa.

Na terenie lotniska Okęcie będzie dostępna dla publiczności Wystawa Lotnicza.

DOJAZDY NA OKĘCIE W DNIU ŚWIĘTA LOTNICTWA: tramwaje linii 7 z Placu Narutowicza, autobusy specjalne: 1) z Placu Narutowicza, 2) z Placu Zbawiciela, 3) z ulicy Puławskiej róg Szustra przez Racławicką.

BILETY WSTĘPU: normalny 100 zł, dla członków Związków Zawodowych i oficerów 50 zł, dla uczącej się młodzieży 20 zł.

Przedsprzedaż biletów w kioskach Ligi Kobiet.



Zaczyna się od pracy na szybowisku szkolnym...

PLAN LOTNICZEJ PRACY

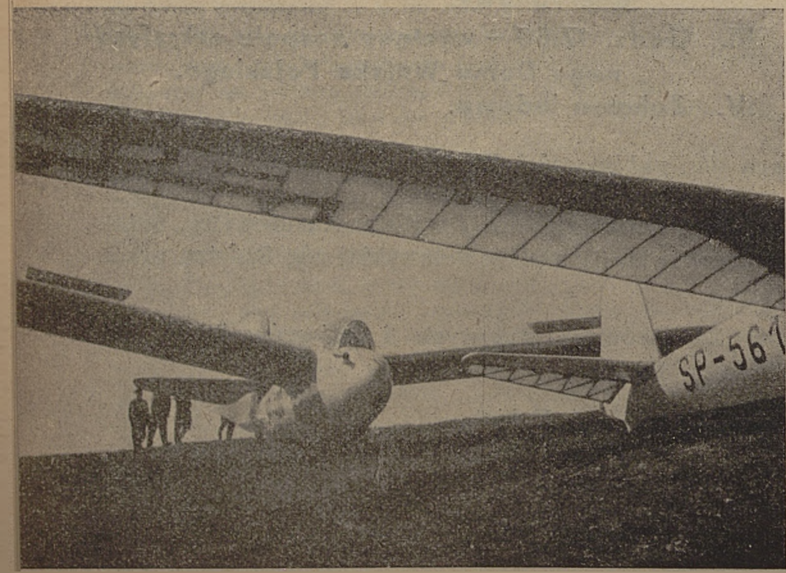
(peleng)

Jeśli ktoś z Was przypuszcza, że będę tu mówił o budowie nowych prototypów, seryjnej produkcji samolotów i planach nowych lotnisk — jest w błędzie. Tym razem chcę z Wami pogadać o naszych małych, osobistych planach, jakie już dzisiaj musimy ułożyć, by nie stracić okresu jesieni i zimy na głupstwa, a dobrze się przygotować do dalszego latania.

Zapytacie, kim jestem? Co mnie uprawnia do dawania Wam rad? Jestem takim samym szybownikiem jak Wy, zrobiłem w tym roku III-ci stopień wyszkolenia, a różnica między nami jest tylko taka, że byłem w Samodzielnym Wydziale Lotniczym „Służby Polsce" i „zasięgnąłem języka". Powiadam Wam, mamy kupę roboty i, jeśli chcemy latać, trzeba się ostro wziąć w garść!

Widzicie, przed wojną szli do lotnictwa i szybownictwa różni ludzie, ale, by się dostać, trzeba było mieć „plecy", tatusia na stanowisku, no i sporo zbędnej forsy. Dziś nikt Cię nie „odwali" na komisji za to, że ojciec jest robotnikiem albo chłopem, nikt Cię o „plecy" nie spyta, a szkolenie jest całkiem bezpłatne i w ogóle... Wiadomo „Służba Polsce" to „bycza" organizacja. Ale dziś do lotnictwa muszą iść chłopaki i dziewczyny na schwał. Co to i w głowie mają, i zdrowie na „bardzo dobrze", i swoją pracą społeczną dają gwarancję, że Ojczyzna nie na darmo daje im cenny sprzęt i możliwość latania.

Wyczynowe maszyny czekają na Was...



Z milionowej masy młodzieży, z setek tysięcy tych najlepszych, my kandydaci na przyszłych władców podniebnych gościńców musimy wyróżniać się wyrobieniem społecznym, wiedzą i zdrowiem. Sami rozumiecie, że, by sprostać tym zadaniom, musimy solidnie, wytrwale i rozumnie pracować nad sobą. Potrzebne są nam do tego dwie rzeczy: chęć i plan pracy. Chęć mamy wszyscy, a plan... Byście mogli go ułożyć, podam Wam tematy prac. Resztę — rozmieszczenie tych prac w czasie i środki ich realizacji — zrobicie sami.

Przede wszystkim sprawy, które dotyczą wszystkich — i początkujących i zaawansowanych.

Każdy młody pilot to czynny członek Związku Młodzieży Polskiej.

Rzecz to zupełnie zrozumiała: skoro do lotnictwa przyjmuje się najlepszą, najbardziej aktywną i wyrobioną społecznie młodzież, to przecież nie tę co siedzi po kątach i kiwa palcem w bucie, a właśnie tę, która w szeregach ZMP wyrabia się społecznie, podnosi swój poziom ideowy, czynnie buduje i utrwala demokratyczny, ludowy ustrój naszego Państwa. Zupełnie jasne, że młody pilot, czy kandydat na lotnika to nie tylko szeregowy członek potężnej organizacji, lecz czynny, aktywny, przodujący jej działacz. Już dziś trzeba się wziąć do pracy, by na komisji lotniczej „Służby Polsce" mieć o czym meldować, by władze ZMP wypisując Ci charakterystykę nie musiały się zastanawiać, kto Ty jesteś i co robiłeś przez cały rok.

Członek ZMP to nie ten kto nosi mundur i płaci składki, a ten kto sumiennie pracuje na jednym z wielu pól pracy społecznej, zgodnie ze swymi zamiłowaniami i zdolnościami. Dla nas tym polem pracy jest Liga Lotnicza.

Każdy młody pilot wykonuje konkretną pracę w Lidze Lotniczej, organizuje i prowadzi jej koła, jest w każdej chwili gotów do konkretnej pracy wyznaczonej mu przez LL.

Każdy kandydat na pilota jest czynnym członkiem Ligi Lotniczej. Skończyły się już okresy „przejściowe", „przygotowawcze" i „tymczasowe". Nie możesz się tłumaczyć tym, że w Twojej szkole czy Twojej miejscowości nie ma koła LL. Jeśli go nie ma to powinieneś zaraz przystąpić do organizacji. A jeśli nie potrafisz zorganizować—toś ciapa, oferma i nie warto Cię szkolić na lotnika! Nie obraź się, Kolego, ale tak jest naprawdę.

A może Ty twierdzisz, że już dawno byś zorganizował, tylko nie wiesz, jak i brak Ci wiedzy lotniczej na prowadzenie koła? Daj spokój. Przecież w SiM-ie wytłumaczono Ci jak się orga-

nizuje koło, a jeśli brak Ci wiedzy, zorganizuj po prostu na zebraniach koła głośne czytanie SiM-u i przerabianie kursu teoretycznego szybownictwa (numery SiM-u z 1948 r.).

Ukończenie kursu teoretycznego odpowiedniego stopnia obowiązuje zarówno wszystkich pilotów jak i kandydatów na szkolenie wstępne.

Kursy takie w ciągu całej jesieni, zimy i wiosny organizować będą okręgi LL i aerokluby. Ukończenie kursu nie daje gwarancji przyjęcia na szkolenie praktyczne, ale bez kursu na pewno nikt nie zostanie przyjęty. Treść kursów i przedmioty zawiera „Ramowy program wyszkolenia w pilotażu szybowcowym", który wydrukowała „Skrzydlata Polska" w numerze 1 w roku 1947.

No dobrze, powiecie, a co ma zrobić ten kto mieszka daleko na wsi, lub też pracuje zawodowo i nie może uczęszczać na taki kurs?

„Służba Polsce" pomyślała o wszystkich. Będziecie, Koledzy, przerabiać teoretyczny kurs z SiM-u, a pilnie czytając bieżące numery znajdziecie zarówno artykuły uzupełniające jak i zawiadomienia o komisjach egzaminacyjnych, które będą w określonych terminach egzaminować eksternów (tzn. takich, którzy uczyć się będą sami). Gdy będzie Wam trudno rozgryźć jakieś wzory, zwróćcie się do swych nauczycieli w szkole. Pomogą Wam, tym chętniej, że przecież będziecie najlepszymi uczniami w klasie.

Komisje lotnicze kwalifikujące Was wiosną na szkolenie będą brały pod uwagę oceny za II kwartał. Pozatem musicie pamiętać, że na szkolenie szybowcowe trzeba mieć minimum 7 klas szkoły powszechnej, a na silnikowe 3 klasy gimnazjum. Przecież Wy wszyscy, czytający SiM, doskonale wiecie, że lotnictwo w roku 1948 to nie tylko brawura, odwaga, ale przede wszystkim skomplikowana i poważna nauka. By ją posiąść trzeba mieć dobre przygotowanie w zakresie wszystkich przedmiotów wykładanych w szkole.

Pamiętając o zawartości Waszych jasno i ciemnowłosych głów, nie możecie zapomnieć o zdrowiu i sportach. *Każdy lotnik musi być w 100% zdrowy.* Lecz zdrowie to nie piłka nożna, kopana na wagarach. Nie będę Wam tu mówił o narciarstwie, łyżwiarstwie, pływaniu i innych sportach, które są bardzo pożyteczne, lecz jeszcze nie dostępne dla wszystkich. Każdy z Was jednak może (i jeśli chce być lotnikiem — musi) wykonywać codziennie rano 10-minutową gimnastykę. Naturalnie używanie alkoholu całkowicie przekreśla Wasze marzenia o lotnictwie, a palenie czyni je prawie nieosiągalnymi.

Nowicjuszom powiedziałem już wszystkie najważniejsze rzeczy, które zresztą w równej mierze obowiązują noszących już białe mewki w klapach i na mundurach. A teraz wiadomości dla kolegów-pilotów. By pójść na kurs żaglowy trzeba mieć naturalnie II stopień, odpowiedni kurs teoretyczny i... trening w aeroklubie. Im większy — tym lepiej. Jeśli trening jest słabo zorganizowany musicie dopomóc i zorganizować latanie. Wszyscy naturalnie jesteście członkami aeroklubów. Jeśli nie — to wstępujcie natychmiast.

Na wyszkolenie silnikowe przyjmowani będą junacy z III stopniem wyszkolenia (8 — 10 godzin lotu), a w wyjątkowych wypadkach z II stopniem



Chciałbym Cię spotkać w powietrzu...

i dużym treningiem w klubie. „Służba Polsce" zorganizuje również kursy szybowcowe IV stopnia (hol, akrobacja i srebrne „D") dla pilotów posiadających pełny III stopień.

Dla porządku przypomnę jeszcze granice wieku obowiązujące przy szkoleniu: I i II stopień — 16 do 18 lat, III stopień — 16 do 18 lat, IV stopień — ponad 17 lat, pilotaż silnikowy — 18 do 20 lat.

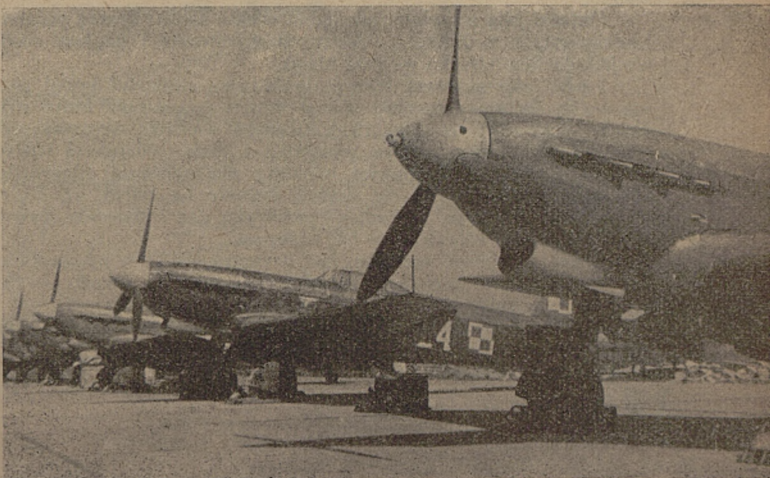
* * *

Kochany Kolego, podzieliłem się z Tobą wszystkimi wiadomościami jakie zdobyłem. Przypuszczam, że wytłumaczyłem Ci dostatecznie przystępnie i zrozumiesz już „jak to jest z tym szkoleniem". A teraz siadaj, bracie, do roboty. Bierz kartkę, kalendarz i ołówek. Na górze kartki napisz tytuł: „Plan lotniczej pracy". Pomyśl co masz do zrobienia, wyznacz sobie terminy wykonania poszczególnych prac i... reszta zależy od Ciebie. Jeśli „nawalisz" i plan zostanie tylko na papierze — gniewaj się na siebie samego. A szkoda, bo chciałbym spotkać Cię w powietrzu, pod culumusem.

Tych wszystkich, którzy myślicie o lataniu poważnie, proszę byście powtórzyli treść tego artykułu swym kolegom nie czytającym SiM-u. A jeśli masz jeden z drugim pytania czy wątpliwości, to nie krępuj się — pisz list do mnie na adres Redakcji.

Pomyślnych wiatrów i wysokiego startu.

Za chwilę do maszyn podbiegną piloci. Czy Ty będziesz wśród nich?





AKROBACJA

(Podsłuchany reportaż)

...Proszę państwa, proszę państwa znajdujemy się na wielkim lotnisku... szkoda, że państwa tu nie ma...

...Przed nami widoczne szerokie, betonowe pasy startowe. Za chwilę nadleci maszyna myśliwska, która... w tej chwili, właśnie widzę z mojego stanowiska, jak w szalonym pędzie tuż nad wierzchołkami drzew leci nasz oczekiwany samolot.

Proszę państwa, jednym ruchem steru wysokości wystrzela nad naszą trybunę świecą, by rozdarłszy powietrze rykiem zniknąć na tle białej chmury. Rozpoczyna się akrobacja. Odgłos silnika na chwilę jakby zamarł — nurkuje, przewala się przez plecy, zatacza pętlę w powietrzu...

Tak, pętlę. Jest w najwyższym punkcie, przymyka gaz i teraz przez plecy wali się w dół. Rozpędzona maszyna nurkuje z szybkością 500 — 600 kilometrów na godzinę. Zostaje lekko wyrównywana...

Proszę państwa, tam leci ppor. Nieznany. Tu wśród widzów znają go na pewno. Co on tam myśli, gdy tak pędzi w dół? Może uśmiecha się do narzeczonej, która jest tu obecna? Może myśli tylko o kolejności ruchów, a może obmyśla, gdzie jutro pójdzie do kina...?

Oklaski biją z trybun, jak jedna wielka salwa. Proszę państwa... Ludzie wstają z miejsc!... Maszyna wyrównuje i nagłym ruchem wyskakuje hen wysoko — pod niebo.

Pętlę, jako pierwszą figurę akrobacyjną, wykonał przed pierwszą wojną światową rosyjski pilot Niestierow, ten sam, który strącił barona Rosenthala w roku 1914. Trzeba wiedzieć, że pętlę wykonuje się przy pomocy steru wysokości i gazu. Najpierw wprowadza się samolot w krótki lot nurkowy dla nabrania odpowiedniej szybkości, potem ściąga się drążek sterowy na siebie, aż do momentu zawiśnięcia na plecach — przymyka gaz i maszyna wywraca się przez plecy wchodząc w lot nurkowy.

Trzeba państwu wiedzieć, że „przymykanie" — jak ja tu mówię — „gazu", to jest ruch manetką — rączka do przodu — pełny gaz do tylu mały gaz. Prawda, jakie nieskomplikowane?...

Ale patrzmy w niebo. Nasz myśliwiec obraca się wokoło własnej osi opisując końcami skrzydeł kształt walca — beczki. Istotnie, ta figura akrobacyjna to tak zwana szybka beczka. Proszę państwa, piekielne uczucie, gdy pod wpływem nagłego wychylenia sterów maszyna obraca się, a pilota wyrywa z pasów potężna siła. Ale w tej chwili pilot chce widać odpocząć i powoli, bardzo powoli przewraca się na plecy, leci tak jakiś czas, by znowu wrócić do położenia normalnego.

Grzmot silnika dla wprawnego ucha daje znać co to za figura. O, słyszycie jak wyje w loopingu, a jak w beczce. Prawda?

W tej chwili maszyna z wyciem przechodzi nad trybuną i w prawie stromym locie wyskakuje na setki metrów w górę. Ciągnie do słońca jak opiłka stalowa do magnesu. Aż oczy bolą patrzeć. Jeszcze widać. Teraz cichnie, traci szybkość, zmniejsza obroty. Proszę państwa, w tej chwili pilot przeciągnął samolot, sekunda — „kopnął" czyli przycisnął lewy pedał steru kierunkowego i maszyna już wali się w lewą zwitkę — w zwitkę korkociągu...

Proszę patrzeć. Maszyna kręci się jakby zjechała po kręconych schodach. Coraz niżej.

Na trybunach cisza.

Teraz nagłe wyrwanie. Prawa noga w prawo — zaczyna się „korek". To, proszę państwa, był tak zwany „Polski Korkociąg".

Pilot oddaje ster wysokości od siebie i, proszę patrzeć, samolot wyskakuje z ciasnego zwoju korkociągu.

Ryczy teraz na pełnym gazie. Państwo słyszeli zapewne — to włączenie silnika przy wyrwaniu z korkociągu?

Teraz defiluje nad nami. Widać wyraźnie biało-czerwoną szachownicę. Ściąga drążek — gaz — ciągnie w górę, prawa noga porusza lekko ster kierunkowy. Lotka — i ster na siebie. Zawrót bojowy!

Na końcach skrzydeł białe smugi rozdzieranego pędem powietrza — ślad szybkości.

Maszyna kołysze się lekko ze skrzydła na skrzydło — to chyba pożegnanie. Tak. Do zobaczenia.

Podsłuchał P. E.

Na rysunku: od lewej - pętla, w środku - korkociąg, z prawej - zawrót, u góry - beczka

NA CZYM LATAJĄ NASI KOLEDZY W CZECHOSŁOWACJI

RYSZARD WITKOWSKI

Dokończenie

Zewnętrznie bardzo podobnym do Pragi „Air Baby" jest dwumiejscowy samolot Praga E-117. Jest to również wolnonośny górnopłat z silnikiem Praga D, o nie mniej tęgich kształtach i niskim podwoziu. Różnica kryje się w innym opracowaniu aerodynamicznym płata, innym ukształtowaniu wejścia do kabiny pilotów oraz w innym rozwiązaniu konstrukcyjnym całości. Praga E-117 w odróżnieniu od całkowicie drewnianej „Baby" jest konstrukcji mieszanej, tzn. skrzydło ma drewniane, kryte sklejką, a kadłub spawany z rur stalowych, kryty płótnem.

Dane cyfrowe dotyczące tego samolotu są oczywiście też trochę inne od poprzednika. Ciężar w locie wynosi 620 kg, a wyczyny główne: szybkość maks. 205 km godz, przelotowa 180 km/godz, lądowania 70 km godz, pułap 3 500 m i zasięg 600 km. Jak widać, wszystkie wyczyny są lepsze od pierwowzoru, tj. Pragi E-114.

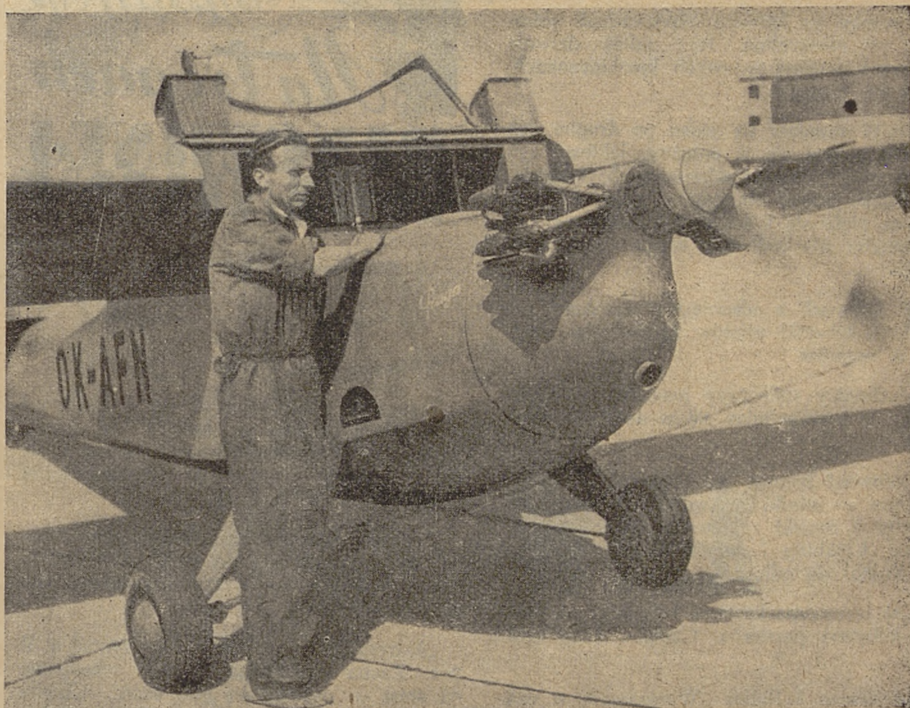
Samolot opisany wyrabia fabryka w Karlinie.

* * *

Trzecim z serii wolnonośnych górnopłatów CSR jest turystyczny samolot dwumiejscowy Avia Av-36 „Bojar". Zaprojektowany przez kolektyw inżynierów pod przewodem inż. Novotnego i zbudowany przez państwowe zakłady Avia w Czakowicach stanowi dość ciekawą pozycję wśród powojennych wytworów czeskiego przemysłu lotniczego.

Myślą przewodnią przy konstruowaniu „Bojara" było stworzenie samolotu turystycznego, zapewniającego maksimum wygody załodze, dopuszczonego równocześnie do pełnej akrobacji. Cel ten został osiągnięty.

Konstrukcyjnie samolot Av-36 jest podobny z kolei do Pragi E-117. Tak samo posiada kadłub z rur stalowych, kryty płótnem i płat drewniany, dwudźwigarowy. Kabina w przedniej części kadłuba posiada dwa fotele, dwa wolanty i dwoje drzwi.



Praga E 117

Komplet przyrządów jest jeden, wspólny dla całej załogi. Skrzydło wyposażone jest w klapy typu krokodylowego do lądowania.

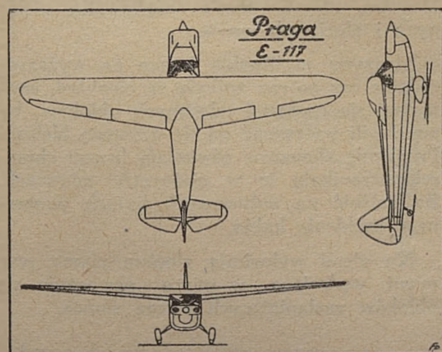
Napęd stanowi silnik Walter Mikron 65 KM, napędzający drewniane śmigło. Materiały pędne znajdują się w zbiorniku, umieszczonym między dźwigarami płata nad kabiną. Silnik posiada rozrusznik ręczny, obsługiwany z kabiny.

Pod względem wyczynów „Bojar" stoi na jednym poziomie z pozostałymi samolotami swej klasy. Szybkość maksymalna wynosi 180 km godz, przelotowa 160 km godz, lądowania 68 km/godz, pułap 3 500 m i zasięg 450 km. Jak opisane wyżej owie Pragi, tak i Avia Av-36 należą raczej do typów przestarzałych — nawet pomimo swych niewątpliwych zalet — są ostatnimi Mohikanami układu górnopłata z niechowanym podwoziem.

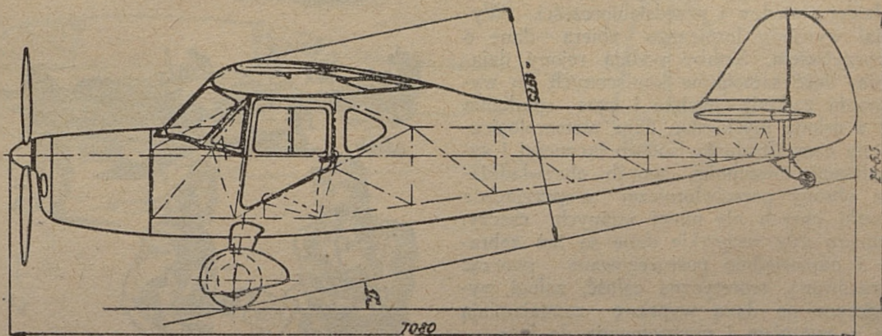
* * *

Jak widać z powyższego krótkiego przeglądu samolotów, na których latają nasi bracia zza Tatr i Karkonoszy, są to maszyny bardzo dobre, nie ustępujące wcale maszynom innych państw. Jest przyjemnie móc fakt ten stwierdzić, przekonuje on nas bowiem o tym, że nawet małe narody mogą swą pracą stanąć na godnym miejscu w lotnictwie światowym. Dzięki „Sokolom", „Zlinom" i innym, na miejscu takim stanęła Czechosłowacja. Na pewno wkrótce staniemy i my!

Koniec



Av — 36 „Bojar"





1.

„Do maszyn"!

Załogi poderwały się i popędziły w kierunku gdzie sylwetki samolotów zlewały się z ciemną ścianą pobliskiego lasu.

Soczysta zieleń bujnej trawy uginała się, tratowana krokami pilotów wymachujących w biegu haubami, mapnikami, okularami i innym nieodstępnym ekwipunkiem.

Wszyscy na lotnisku odprowadzali wzrokiem te niezgrabne, lecz jakoś dziwnie groźne i potężne w swych kombinezonach, biegnące postacie.

Silniki zapalały się jeden po drugim, ich grzmot zlewał się w potężny, jękliwy ryk kilku tysięcy koni mechanicznych, wędrujący daleko ponad otaczające pola i lasy. Trawa gięła się i falowała gwałtownie od podmuchu błyskotliwego kręgu wirujących śmigieł.

W kabinach z odsuniętymi daszkami pochylone sylwetki pilotów sprawdzały wskazania zegarów.

Mechanicy stali przy maszynach obserwując je i wsłuchując się w działanie silników.

Gotowość bojowa nr 1. Samoloty gotowe do lotu — silniki sprawdzone i podgrzane, bomby i pociski rakietowe dawno podwieszone, karabiny i działka nabite. Czekano na sygnał do odlotu.

Cel: — zamaskowana kolumna, niemiecka kolumna pancerna. Czołgi... dużo czołgów.

Myśliwiec I Pułku „Warszawa", w czasie lotu rozpoznawczego, wykrył tę dobrze zamaskowaną kolumnę. Natychmiast po otrzymaniu meldunku puszczono w ruch cały skomplikowany, precyzyjny mechanizm. Rozpoczęły się szybkie lecz niemniej skrupulatne przygotowania do uderzenia i zniszczenia nieprzyjaciela lotnictwem szturmowym. Dziesiątki mózgów skupiło się w jeden potężny wysiłek.

Oceniano położenie własnych wojsk i możliwości przeciwdziałania przeciwnika. Operacyjni robili wyliczenia nawigatorskie i bombadierskie: czas lotu, jako całość i na poszczególnych odcinkach, ilość paliwa, ciężar bojowego wyposażenia samolotu, rodzaj i wagomiar bomb, rodzaj zapalników, najodpowiedniejszy sposób bombardowania. Zastanawiano się z jakiej wysokości należy przeprowadzić atak, by jak najskuteczniej razić wroga.

Rzadko kto zdaje sobie sprawę jak precyzyjne i naukowe jest współczesne lotnictwo. Sam lot i dobre wykonanie zadania bojowego jest wynikiem sprawnego, szybkiego funkcjonowania dziesiątków działów, a każdy z nich to potężne pulsujące skupisko ludzkiej wiedzy i przedsiębiorczości. Wydział wywiadu lotniczego zbiera dane o nieprzyjacielu. Sztaby podają rejony działania, ilość samolotów koniecznych do wykonania zadania, miejsce i czas spotkania się z osłoną myśliwską, dane meteorologiczne na czas działania, sposób łączności i sygnalizacji tożsamości, sposób obezwładniania obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela i setki innych nie mniej ważnych rzeczy. Dopiero gdy wszystkie dane są już zebrane i odpowiednio posegregowane tworząc opracowaną, teoretyczną całość, załogi wyznaczone na daną wyprawę zaznajamiają się z zadaniem i przygotowują do lotu.

W końcu pada sygnał — „Start!"

Porucznik Zach poprawił się w siedzeniu i cierpliwie czekał w kolejce na start. Strzelec w zamyśleniu wpatrywał się w linię horyzontu, zaobrębioną wierzchołkami drzew.

Z przeciągłym rykiem ciężkie, opancerzone Iły odrywają się od ziemi. Powietrzem wstrząsa gwałtowny jazgot ujarzmionej mocy ich silników.

„Nareszcie!" Startowy daje sygnał i Ił por. Zacha zamiatając ogonem wkołowuje na start — ustawia się pod wiatr. Chwila bezruchu. Potężnieje grzmot silnika, pełny gaz. Ił rusza najpierw niezdecydowanie, później coraz szybciej. Rozpędza się, grzmi, ryczy. Delikatne odepchnięcie steru, ogon podnosi się. Maszyna wyrównuje się do linii lotu. Zielona powierzchnia lotniska miga w szalonym pędzie, grupa startowa maleje, ucieka w tył. Koła już tylko lekko muskają powierzchnię ziemi. Pilot ściąga ster na siebie — czarne, ciężkie cielsko opancerzonego Iła szybko reaguje na ten ruch. Znikają wstrząsy — maszyna w powietrzu. Podwozie znika w skrzydłach, gaz zmniejszony, silnik pracuje na obrotach przelotowych. Skręt 90° w lewo, przepisowa runda nad lotniskiem i por. Zach bierze kurs na punkt zborny, znajdujący się w odległości 9 km od pola wzlotów.



Krążące Iły szybko i sprawnie tworzą szyk i wchodzą na uplanowaną wysokość.

Strzelcy patrzą w górę, dziesiątki oczu bada otaczający ich błękit nieba. Karabiny przestrzelane i odbezpieczone, w każdej chwili gotowe do strzału.

Szyk z kolei kieruje się nad umówiony punkt orientacyjny, gdzie nastąpi spotkanie z myśliwcami. Będą miały one za zadanie osłaniać wyprawę przed atakiem samolotów npla i pomóc w razie potrzeby w rozgromieniu niemieckiej obrony przeciwlotniczej.

Jeden z pilotów melduje, że zauważył sylwetki maszyn osłony. Dowódca szturmowców nawiązuje łączność radiową z dowódcą myśliwców. Następuje krótka wymiana zdań. Osłona zajmuje odpowiednie miejsce w systemie obronnym szturmowców. Dowódca mieszanego zgrupowania podaje sygnały, rozpoczyna się lot docelowy.

Śmigłe, myśliwskie maszyny osłony są rozrzucone po niebie na różnych wysokościach w na pozór bezładny sposób. Jest jednak pewien system w tej mieszaninie, oparty na olbrzymim doświadczeniu i po tysiąckroć wypróbowany w boju. Poszczególne grupy Jaków dzielą się na osłonę bezpośrednią i odwód.

Szturmowce lecą w ciasnym szyku. Czarne cielska powoli płyną nad barwną szachownicą ziemi.

Lot docelowy to dokładnie wyliczona marszruta. Kursy, szybkości przelotowe i czasy lotu na poszczególnych odcinkach trasy są ściśle przestrzegane, by zapewnić punktualne zjawienie się wyprawy nad celem.

Specjalny nacisk kładzie się na moment przelotu nad linią frontu, która musi być przekroczona przez uprzednio uplanowaną i ściśle określoną „bramę wlotową". Znajduje się ona w miejscu gwarantującym jak największe bezpieczeństwo przelotu dla wyprawy, gdzie obrona przeciwlotnicza npla jest słaba lub nie nastręcza specjalnych trudności w przezwyciężeniu.

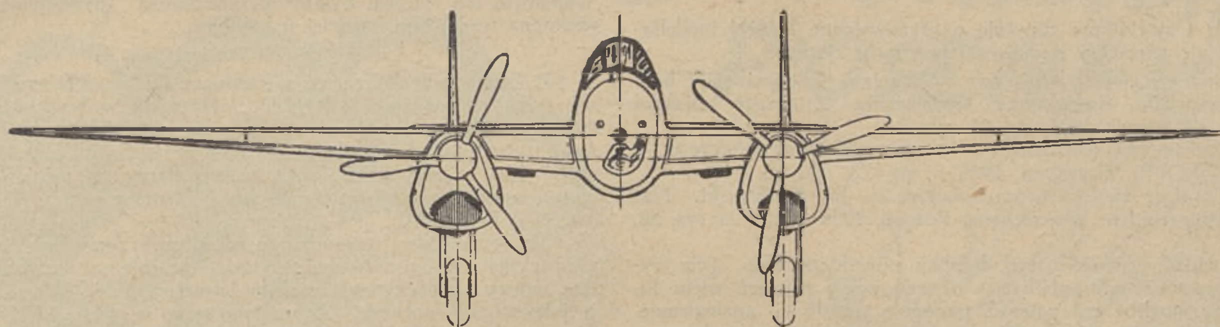
Iły skręcają zwartym szykiem — wchodzą na nowy kurs. W dali majaczy siną wstęgą pętla rzeki. Pogoda, według przewidywań meteorologów, dopisuje.

Cała uwaga por. Zacha jest skupiona na utrzymaniu się w szyku. Nie jest to bynajmniej łatwe zadanie. Trzymanie maszyny prawie że skrzydło przy skrzydle — wymaga ciągłej uwagi i zręcznego manipulowania sterami i manetką gazu. Maszyny lekko falują. Pilot przez pancerne szkło kabiny, widzi powolne opady sąsiedniego samolotu. Pod nimi powoli uciekają w tył, ciemne, wyszczerbione połacie lasów, lśni jaskrawym blaskiem piasek, płynie szachownica zielonych i złocistych łanów.

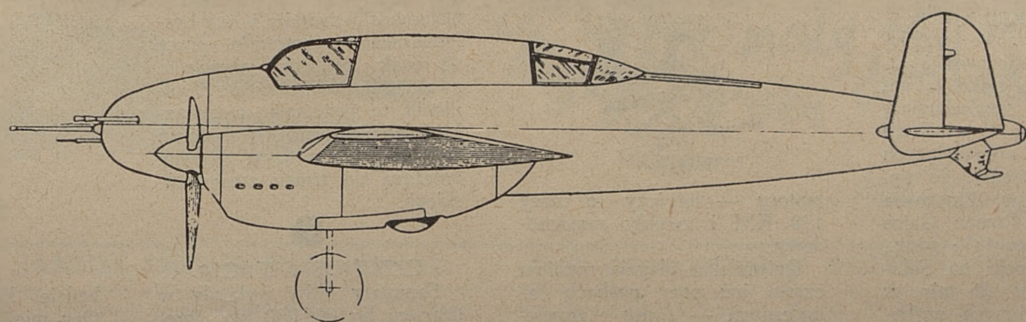
Maszyny myśliwskie lecące na wyższym pułapie raz po raz znikają za cienkimi, snującymi się pasmami mlecznych obłoków, by po chwili wytrysnąć na tle czystego błękitu. Promienie słoneczne oświetlają brzegi chmurek, przenikają je w cieńszych miejscach, by zalśnić na opływowych liniach pancernego oszklenia kabin.

Na ziemi wykwitają złociste plamy promieni, wędrujące w miarę posuwania się obłoków zasłaniających tarczę słońca.

(d. c. n.)



PZL WILK



TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Wielu Czytelników zapytuje o przedwojenne książki modelarskie. Podaję więc trzy najbardziej popularne tytuły:

1. *Budowa modeli latających* — Wacław Kościanowski i Bohdan Grzeszczak, instruktorzy modelarstwa lotniczego. Nakład LOPP — Warszawa 1935, str. 85, rys. 24.
2. *Podstawowe wiadomości o nauce modelarstwa lotniczego* — Nakładem LOPP, Warszawa, 1936 r., str. 73, rys. 66.
3. *Lotnicze modelarstwo redukcyjne* — Jan Gackowski. Nakładem Księgarni Św. Wojciecha — Poznań, 1938 r., str. 93, rys. 58, tabl. 3.

Jak widać, niewiele tego dorobku pisarskiego było (nie wymieniałem mniejszych publikacji). Przed wojną również wielu ludzi, którzy mogliby coś napisać, pisać nie chciało — analogicznie, jak nie wymieniając po nazwisku wielu z dzisiejszych modelarzy.

Ale właściwie to tematem naszej kroniki miała być inna sprawa. Bo, proszę Kolegów, nie mogę sobie wytłumaczyć dlaczego ze Szczecina do Warszawy jest bliżej niż z ulicy Chocimskiej na Królewską w Warszawie?! A tak. Gdy redakcja nasza zamówiła b. pilną pracę u Feliksa Pawłowicza w Szczecinie, to po kilku dniach otrzymaliśmy tę pracę przysłaną pocztą lotniczą. Natomiast gdy zamówiliśmy plan modelu szybowca u instr. J. Jastrzębskiego, to po tygodniu czasu okazało się, że nie ma wogóle na co liczyć. A sprawa była pilna... (!)

Przykładów tego rodzaju można by przytoczyć bardzo wiele. Wspólnym ich tytułem byłaby *niesumienność*. A niesumienność to paskudna wada, tym bardziej u lotników...

* * *

Z Zachodu dochodzą nas niepokojące słuchy. Ni mniej, ni więcej, tylko jak podaje Nr 8 „Model Aircraft" w brytyjskiej strefie okupacyjnej Niemiec pracuje 38 grup modelarskich, a w amerykańskiej 10. Grupa Würtemberg — Baden urządziła już zawody modeli szybowców. Goetingenowska grupa modelarzy ma zamiar zorganizować jednolitą pracę na terenie całych Niemiec i w związku z tym zwróciła się do FAI... (!)

To samo pismo wyjaśnia, że oficjalnego zezwolenia od władz okupacyjnych na prowadzenie modelarstwa nie ma, z tym że władze patrzą na poczynania małego lotnictwa przez palce, traktując je jako zajęcie sportowe. Zabroniono tylko w strefie USA stosowania modeli z silnikami i sterowanych przez radio, na co jednak można uzyskać zezwolenie (jednak można!).

O kontroli nad niemieckimi klubami modelarskimi na razie nie ma mowy. Czy czasem nie za wcześnie, panowie Anglosasi? Nie tak dawno jeszcze Polacy musieli bronić Wam Londynu przed tymi samymi modelarzami...

Obserwator.

w skrócie

LETECTVI O POLSKICH MODELARZACH

W piśmie Aeroklubu Czechosłowackiego z 26 czerwca br. ukazał się 3½-stronicowy reportaż, ozdobiony licznymi



fotografiami pod tytułem „Nasi modelari v Polsku".

Przyjemnie jest przeczytać takie zdanie „Organisace zavodu byla vzorna a myslim, ze jsme se tu mohli mnoho priucit".

GAD

W dn. 10 sierpnia br. przedstawiciel naszej redakcji był obecny na próbie pierwszego w kraju silnika lotniczego w warsztacie inż. Stefana Gajęckiego na ul. Podchorążych w Warszawie. Silnik jest przeznaczony do motoszybowca „Pegaz", nosi nazwę „GAD-XL", ma moc 30 KM i co najważniejsze chodzi na próbach doskonale.

SPRAWOZDAWCZOŚĆ CIĄGLE KULEJE

Szkoły szybowcowe w Nowym Młynie, Pińczowie i Lisich Katach nie tylko latają, ale i regularnie zawiadamiają Redakcję SiM-u o wynikach pracy. Z wielu interesujących wiadomości podajemy, że np. na szybowisku w Pińczowie 10 lipca ub. r. Roman Gajos żaglował na Jeżyku 12½ godz., Stanisław Czarnocki na Salamandrze 11 godz. 26 min. A co słychać na innych szybowiskach? Czemu nie dają o sobie znaku?

TEGO JESZCZE NIE BYŁO

Po raz pierwszy w dziejach polskiego spadochroniarstwa instruktorzy Iwiński i Liczbiński wykonali skoki pokazowe z dwumiejscowego szybowca „Żuraw". Skoki odbyły się 22 sierpnia 1948 r. w Łodzi, w czasie IX Krajowych Zawodów Lotniczych.

Był to...

115 skok Iwińskiego, a 51 Liczbińskiego.

PIERWSZY POLSKI

szybowiec zbudowany w roku 1896 przez artystę-malarza Czesława Tańskiego z Warszawy ważył 18 kg — powierzchnię nośną miał 7 m².

WCIĄŻ PRÓBUJĄ

Nowoskonstruowany „Airphibian" osiąga w powietrzu 166 km/godz — a jako samochód 72 km/godz.

Auto-samoloty Consolidated Vultee są zaopatrzone w dwa



motory — lotniczy o mocy 190 KM i zwykły samochodowy.

Dziwadełka ulegają rozbiciu często już przy próbach fabrycznych — firmy zapewniają jednak niezmiennie, że wszystko będzie w porządku.

WYŚCIG PRACY W LL

W dniu 17 sierpnia br. odbyła się konferencja dyrektorów kilku okręgów w sprawie



współzawodnictwa i usprawnienia pracy w Lidze Lotniczej.

NOWE LOTNISKA SPORTOWE

Warszawski Okręg Ligi Lotniczej przejął jako pozostałość po dawnej LOPP dwa lotniska: w Płocku i w Lidzbarku. Lidzbark przechodzi na własność Ligi, Płock będzie dzierżawiony.

USA POŻERA FRANCUSKIE LOTNICTWO

Kilka tysięcy robotników państwowych zakładów budowy samolotów w Boulogne, Colombas, Lavallais i Issy-Les-Moulineaux przerwało pracę na znak protestu przeciwko zwalnianiu pracowników. Zwolnienia te pozostają w związku z zamierzonym przejęciem zakładów przez firmę Alshom, należącą do trustu amerykańskiego.

CZECHOSŁOWACJA

Samoloty CSA wylatały w czerwcu br. 665 000 km, przewiozły 14 570 pasażerów i 40 177 kg poczty.

PADAJĄ REKORDY

W dniach 2—5.VII br. odbyły się pod Moskwą XIII Okręgowe Zawody Modeli Latających. Na szczególną uwagę zasługiwała konstrukcja „Latające skrzydło" modelarza Mołotkowa. Model, zaopatrzony w silnik spalinowy, osiągnął wysokość około 400 metrów i odległość 11 km w czasie 17 min. 37 sek.

Model wodnopłatowca...

...z napędem gumowym, konstrukcji A. Wasiljewa utrzymał się w powietrzu 30 min. 16 sek., przebywając odległość 4 200 m.

Oba te wyniki są rekordami światowymi.

Model kadłubowy...

...z napędem gumowym, konstrukcji Anatola Sokołowa utrzymał się w powietrzu 1 godzinę 43 min. — bijąc tym samym bardzo znacznie rekord światowy.

BĘDZIEMY SKAKAĆ

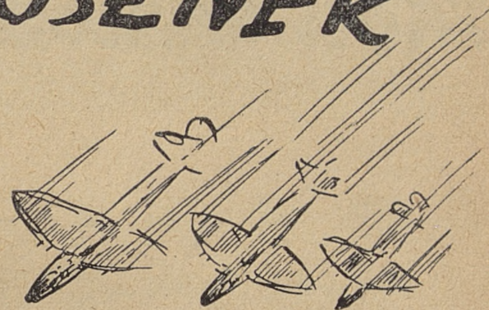
Jak twierdzi Dyrektor Warszawskiego Okręgu LL — ob. Zając, wieża spadochronowa w Parku Praskim nad Wisłą



będzie kompletnie gotowa za trzy miesiące. Obecnie odbywa się podpisywanie umów z firmą budowlaną.

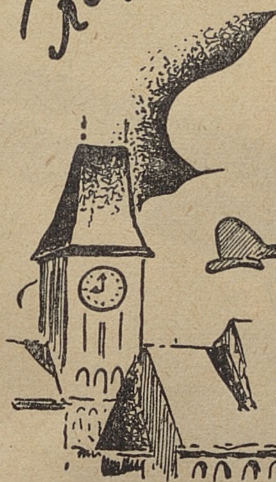
NOWA TREŚĆ STARYCH PIOSENEK





Rozkwitały pęki białych róż

Hej z góry z góry walą mazury...



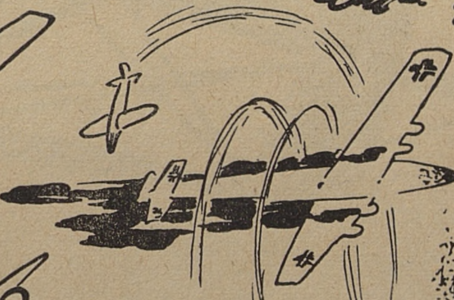


Umówiłem się z nią na 9-tą

Krakowiaczek jeden miał koników... (a ten 1000)

Gdyby rannym słonkiem...





Jak ten mały zaczął krążyć to ten duży nie mógł zdążyć...

M. Walentynowicz

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa“ przy współudziale Ligi Lotniczej, Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350, wewn. 02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek WP, organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 1023 Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk.“ Nr 2, Warszawa. ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. —B-57607

W **Cena 20 zł**

SŁUŻBA POLSCE

szkoli lotnicze kadry

